

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Arviointimuistiosta on todettava, että nykytilan kuvaus on tehty kattavasti ja esille nostetut asiat ja niiden vaikutukset sekä niistä tehdyt muutosesitykset lainsäädäntöön ovat oikeasuuntaiset.

2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?

Arviomuistiossa on asiaan otettu kantaa riittävällä tavalla ja ehdotetut säädösmuutokset ovat kannatettavia.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Arviomuistiossa on asiaan otettu kantaa riittävällä tavalla ja ehdotetut säädösmuutokset ovat kannatettavia.

2.4 Taksinkuljettajan koulutus

Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?

Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018

jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Arviomuistiossa taksinkuljettajan koulutusta ja sen pakolliseksi järjestämistä on selvitetty eri vaihtoehtojen ja mahdollisten seuraamusten osalta riittävästi. Tukes katsoo, että koulutuksen pakollisuudella ja kuljettajan ammatillisten edellytysten parantamisella on enemmän myönteisiä kuin kielteisiä seuraamuksia. Koulutus tulisi säätää pakolliseksi kaikille uusille kuljettajilla ja niille vanhoille kuljettajille, jotka ovat toimineet päätoimisina kuljettajina alle yhden vuoden. Koulutuksen tulisi sisältää kaikki taksiautoilijan kuljettajan tehtävissä edellytettävät ja vaadittavat tiedot ja taidot myös erityisryhmien kuljettajakoulutus. Koulutukseen sisältyisi oleellisena osana kuljettajatutkinto, jolla varmistettaisiin koulutuksen saaneiden osaamistaso. Kuljettajatutkintoon tulisi sisällyttää myös ajotutkinto, jolla varmistettaisiin se, että kuljettajalla on riittävä ajotaito ammattimaiseen kuljetustoimintaan. Pelkkä ajokortti ei riitä ammatillisessa kuljettajatoiminnassa vaadittavien ja tarvittavien taitojen osoittamiseksi.

2.5 Taksinkuljettajan koe

Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

Arviointimuistiossa tätäkin kohtaa on selvitetty riittävästi ja työryhmän esille tuomat ratkaisuvaihtoedot ovat kaikki toimeenpantavissa. Hylätty kuljettajatutkinto tulisi saada uusia. Ehdotetulle karenssille Tukes ei näe tarvetta, koska ”hylätty kokelas” ei pääse kuljettajamarkkinoille eikä kokeen toistuva uusiminen ole mahdollista päivittäin. Karenssi syntyy hylätyn koe kerran jälkeen ilman sitä asettamistakin. Vilppiin liittyvä karenssiaika tulee olla riittävän pitkä, vähintään 1 vuosi.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?

Hyvämaineisuuden arviointiin esitetyt lisäykset henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioista ovat välttämättömiä arviointimuistiossa esitetyillä perusteilla. Henkeen ja terveyteen liittyvillä rikostuomioilla on vaikutusta kuluttajien lisäksi myös kuljettajien turvallisuuteen. Mediatietojen perusteella kuljettajien keskinäiset fyysiset yhteenotot asemapaikoilla ovat yleistyneet ja henkilöiden, joiden lähimenneisyydessä on tuomioita henkeen ja terveyteen liittyviä tuomioita, tulee estää alalle pääsy. Muutoksella on pelkästään myönteisiä vaikutuksia taksialalle sekä tavara- ja henkilöluvan hakijoihin kuluttajien ja kuljettajien turvallisuuden ja luotettavuuden näkökulmasta.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficom in vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Yrittäjäkokeen järjestämisvastuun voi siirtää Traficomille. Kokeen toteuttamisen käytännössä voisi järjestää jokin luotettava taho.

3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?

Tätä asiaa on riittävästi pohdittu arviointimuistiossa. Koulutusorganisaatiolle ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulee asettaa riittävät ja tarkat kelpoisuusvaatimukset ja esteet hyväksynnälle. Koulutuksesta vastaavalla tulee olla riittävä toimialatuntemus taksialasta, yritystoiminnasta ja sen velvoitteista sekä vastuuhenkilön tulee täyttää hyvämaineisuuden vaatimukset.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?

Arviomuistutuksissa esitetyillä selvityksillä värillisille rekisterikilpien käyttöönotolle ei ole esitetty riittäviä perusteita.

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan on kannatettava esitys, koska sillä parannetaan ja helpotetaan toimivaltaisten viranomaisten taksialaa liittyvää valvontaa. Taksialalle, kuljettajille ja yrittäjille esityksellä ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?

Ainoa haitta rekisteritunnuksen kytkemisestä liikennelupaan on vaivannäkö, joka syntyy ilmoitusvelvollisuuden täyttämistä ja viranomaisille tietojärjestelmien päivittäminen ilmoitusten osalta. Hyötynä on toimivaltaisten viranomaisten valvonnan helpottaminen.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?

Tukesilla ei ole kommentoitavaa tämän asian osalta.

4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?

Tämä asiakohta on arviomuistiossa käsitelty riittävästi ja esitetty liikennevirhemaksu kannatettava. Toistuva rikkominen tulisi johtaa myös määräaikaiseen tai toistaiseksi voimassa olevaan luvan peruuttamiseen.

5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

Tätä asiakohtaa on selvitelty arviointimuistiossa riittävästi ja esitetyt ratkaisuvaihtoehdot ovat kannatettavia. Tosiasia tehtyjen selvitysten perusteella on se, että taksamittari on ainoa luotettava keino hankkia kattavia tietoja. Kertainvestointina ja mahdollinen uusiminen vuosien saatossa ei ole ylivoimainen este alalle pääsemiseksi ja riittävän elinkeinotulon hankkimiseksi.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Tukesilla ei ole kommentoitavaa tämän asian osalta.

6.2 Ajovuoroista sopiminen

Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovuorojen sopimisessa?

Ajovuoroista sopiminen haja-asutusalueella tulee sallia aina taksien saatavuuden turvaamiseksi. Ajovuorojen sopimisessa ei ole mitään epäselvyyksiä päinvastoin vuorojärjestelmällä taataan taksien saatavuus hiljaisimpina vuorokauden aikoina.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Tukesilla ei ole tästä asiasta lausuttavaa.

Loppuun yleisiä kysymyksiä

Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?

Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?

Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?

Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistanee muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Tukesilla ei ole kommentoitavaa julkisesti tuetusta päivityksestä.

Arviointimuistiosta on todettava, että nykytilan kuvaus on tehty kattavasti ja esille nostetut asiat ja niiden vaikutukset sekä niistä tehdyt muutosesitykset lainsäädäntöön ovat oikeasuuntaiset.

Lopuksi todetaan viranomaisen ja virkamiesten näkökulmasta, että taksien saantivarmuuteen ja luotettavuuteen liittyvät hankaluudet ovat haitanneet mm. kokouksiin ja virkamatkoille ehtimistä ja johtaneet kalliimpien vaihtoehtojen, esim. ennakkotilauspalvelun käyttöön. Tämä koskee myös pääkaupunkiseutua ja eritoten maakuntien lentoasemia. Esimerkiksi Rovaniemen lentoasemalla ei kaikkina vuorokauden aikoina saa taksia kuin ennakkotilaamalla.

Kutilainen Annika
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Pätsi Rainer
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes